



Vernier/Ostermundigen, 22 marzo 2023

City e-bike economiche: la qualità è sorprendentemente buona

Da molti anni le e-bike godono di un notevole successo in città. Il TCS ha confrontato diverse city e-bike della categoria di prezzo inferiore. A nostra sorpresa, la qualità delle e-bike economiche si è rivelata buona: cinque dei sette modelli sottoposti a test hanno ottenuto il giudizio «molto consigliato», mentre due hanno ricevuto la valutazione «consigliato».

La vendita di e-bike in Svizzera tra il 2006 e il 2022 è passata da 3'000 a 220'000 esemplari. Di questi, il 90% è costituito da e-bike «lente», con una velocità massima di 25 km/h. Il prezzo medio per una e-bike di questo tipo è all'incirca sui 4'500 franchi. Nel frattempo, però, anche in Svizzera tra le e-bike vendute sono numerose quelle che rientrano nella categoria di prezzo più accessibile. Ecco perché, in collaborazione con Velojournal, il TCS ha deciso di testare e confrontare le city bike elettriche più vendute che non superano il prezzo di 2'500 franchi e con velocità massima di 25 km/h. A finire sotto la lente di ingrandimento sono state la propulsione (motore), la qualità (equipaggiamento), la sicurezza, le caratteristiche di guida e la maneggevolezza. Il miglior risultato complessivo è stato registrato dal modello Beeq City Bike C500 Urban Motion di Decathlon.

Autonomia sufficiente per il traffico cittadino

Considerato il prezzo basso, a sorprendere è la qualità elevata dei sistemi di propulsione montati sulle e-bike. È vero che i motori non sono così potenti, ma supportano in maniera tangibile chi è in sella. Nonostante le batterie modeste, tutte le e-bike raggiungono un'autonomia di almeno 40 chilometri, sufficiente per il traffico cittadino. Il punteggio migliore per il sistema di propulsione è stato assegnato al modello Totem con il motore Ananda, potente e in grado di fornire un buon supporto. A convincere di meno è stato il sistema di propulsione del modello Allegro. Il motore è poco potente e non offre un supporto adeguato sui terreni ripidi. L'autonomia di appena 40 km si colloca in fondo alla classifica rispetto alle altre e-bike.

Equipaggiamento: ottimo rapporto qualità-prezzo

Presa in considerazione la categoria di prezzo, la qualità dell'equipaggiamento e dei vari componenti delle e-bike è sorprendentemente buona. Tutte le biciclette ottengono il giudizio «molto consigliato», ad eccezione del modello Allegro. In quest'ultimo caso, infatti, a risaltare sono soprattutto il numero limitato di rapporti, il supporto ridotto fornito dal sistema di propulsione in salita, lo smontaggio laborioso della ruota posteriore e l'impianto d'illuminazione, che in complesso è «consigliato con riserva».

Freni buoni, ma impianto d'illuminazione al risparmio

Tutte le e-bike sono dotate di freni a disco funzionali. Lo spazio di frenata più corto è quello dei modelli Beeq e Leopard, mentre il più lungo è quello misurato sui modelli Totem ed Elops. Per quanto riguarda le luci, è evidente che alcune biciclette abbiano risparmiato sull'impianto d'illuminazione. Sono infatti diversi i modelli in cui i faretto sono alimentati dalla batteria, sebbene questa pratica andrebbe evitata per motivi di sicurezza. Eccezioni degne di nota sono i modelli Trelago e Leopard, gli unici per i quali l'impianto d'illuminazione ha ottenuto il giudizio «molto consigliato». A far registrare i risultati migliori nella valutazione complessiva sulla sicurezza delle biciclette sono stati i modelli Leopard e Beeq, mentre Totem e Allegro hanno ottenuto un punteggio inferiore alla media.

Risultati equilibrati per quanto riguarda le caratteristiche di guida, ma emergono grosse differenze in termini di maneggevolezza

Le differenze a livello di caratteristiche di guida sono minime. I modelli Fischer e Allegro sono «molto consigliati», mentre Beeq ed Elops hanno ricevuto una valutazione inferiore. In compenso, i risultati dei test sulla maneggevolezza delle biciclette hanno fatto registrare notevoli differenze. Il modello Allegro ha ricevuto la valutazione «consigliato con riserva». Una delle cause principali è la difficoltà nel rimuovere la batteria. Il modello Beeq è stato l'unico che ha davvero convinto nei test grazie alla pratica batteria, l'utilizzo semplice degli interruttori e le leve così come il display con il miglior risultato nel test.

Valutate solo sette city e-bike anziché otto

All'inizio del test le e-bike sottoposte al test non erano sette, ma otto. Tuttavia, il modello Ortler Bozen, che ha ottenuto il giudizio migliore, è stato rimosso dalla classifica a causa dell'insolvenza del produttore. Non è



stato così possibile assegnargli una valutazione complessiva, motivo per cui la Beeq City Bike di Decathlon è risultata la vincitrice del test.

I consigli del TCS

- L'acquisto online di una e-bike andrebbe considerato con molta attenzione: in caso di difetto, manca un punto di contatto diretto e, in alcune circostanze, vi è il rischio che i pezzi di ricambio siano disponibili solo in misura limitata.
- Prima dell'acquisto, l'e-bike andrebbe testata completamente per capire, ad esempio, se telaio e supporto fornito dal motore soddisfano le esigenze personali.
- Per spostarsi in città, una e-bike con velocità massima di 25 km/h è sufficiente. Chi percorre distanze più lunghe o utilizza la bicicletta per il tragitto casa-lavoro, invece, dovrebbe prendere in considerazione una e-bike con una velocità massima di 45 km/h.

Contatto

Laurent Pignot, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.presetcs.ch | www.flickr.com

Touring Club Svizzero – Sempre al mio fianco.

Fin dalla sua fondazione nel 1896 a Ginevra, il Touring Club Svizzero è al servizio della popolazione svizzera. Si impegna per la sicurezza, sostenibilità e autodeterminazione nella mobilità personale, sia nella politica che nella società. Con 1'900 collaboratori e 23 sezioni regionali, il più grande Club della mobilità in Svizzera offre ai suoi 1,6 milioni di soci una vasta gamma di servizi nell'ambito della mobilità, della salute e del tempo libero. Ogni 70 secondi viene prestato un servizio di assistenza. 200 pattugliatori eseguono circa 355'000 interventi all'anno sulle strade svizzere e rendono possibile l'immediato proseguimento del viaggio nell'80% dei casi. La centrale ETI organizza annualmente circa 55'000 prestazioni di assistenza, tra cui 1'800 accertamenti medici e oltre 1'000 rimpatri. Il TCS Swiss Ambulance Rescue è il più grande operatore privato nel settore dei soccorsi d'emergenza e del trasporto sanitario in Svizzera con 50 veicoli, 14 basi logistiche e oltre 30'000 interventi all'anno. Gli uffici della protezione giuridica elaborano 40'000 casi e forniscono 9'000 consulenze legali. Dal 1908, il TCS si impegna per la sicurezza stradale in Svizzera sviluppando materiale didattico e campagne di sensibilizzazione e prevenzione, testando le infrastrutture della mobilità e fornendo consulenza alle autorità. Il TCS distribuisce ogni anno circa 110'000 gilet catarifrangenti e 84'000 giubbotti catarifrangenti ai bambini affinché anche la loro mobilità sia sicura. Annualmente, i centri di guida contano 51'000 partecipanti ai corsi di formazione e perfezionamento in tutte le categorie di veicoli. Con 29 campeggi e circa 900'000 pernottamenti, il TCS è il maggior operatore nel settore dei campeggi in Svizzera. L'Accademia della mobilità del TCS ricerca e dà forma alle trasformazioni nel traffico, ad esempio con la mobilità verticale dei droni o la mobilità condivisa con circa 400 cargo bike «carvelo» elettriche e 35'000 utenti. Il TCS ha sottoscritto la Roadmap per l'elettromobilità 2025.